



Rec'd PCT/PTO 20 DEC 2004
PCT AT 03 / 00170

ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

A-1200 Wien, Dresdner Straße 87

Kanzleigebühr € 15,00
Schriftengebühr € 65,00

REC'D 14 JUL 2003

WIPO PCT

Aktenzeichen A 967/2002

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

**die Firma VAE Eisenbahnsysteme GmbH
in A-8740 Zeltweg, Alpinestraße 1
(Steiermark),**

am **27. Juni 2002** eine Patentanmeldung betreffend

"Weiche mit verstärkter Zungenschiene",

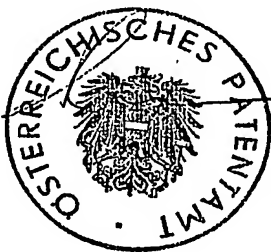
überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen mit der ursprünglichen, zugleich mit dieser Patentanmeldung überreichten Beschreibung samt Zeichnungen übereinstimmt.

Österreichisches Patentamt

Wien, am 1. Juli 2003

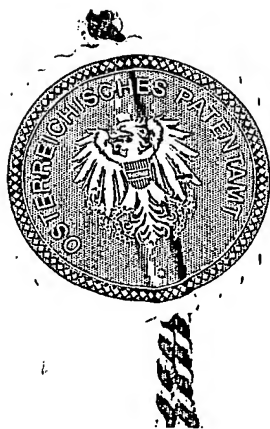
Der Präsident:

i. A.



PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

HRNCIR
Fachoberinspektor



A 967 1200 2

Int. Cl.:

38705

AT PATENTSCHRIFT

(11) Nr.

Urtext

(Bei der Anmeldung sind nur die eingerahmten Felder auszufüllen - bitte fett umrandete Felder unbedingt ausfüllen!)

(73)	Patentinhaber: VAE Eisenbahnsysteme GmbH Zeltweg (Österreich)
(54)	Titel: Weiche mit verstärkter Zungenschiene
(61)	Zusatz zu Patent Nr.
(66)	Umwandlung von
(62)	gesonderte Anmeldung aus (Teilung):
(30)	Priorität(en):
(72)	Erfinder:

(22) (21) Anmeldetag, Aktenzeichen:

2002 06 27 ,

(60) Abhängigkeit:

(42) Beginn der Patentdauer:

Längste mögliche Dauer:

(45) Ausgabetag:

(56) Entgegenhaltungen, die für die Beurteilung der Patentierbarkeit in Betracht gezogen wurden:

Die Erfindung betrifft eine Weiche mit einem Stammgleis und einem Zweiggleis, wobei jeweils eine Schiene eines jeden Gleises als Zungenschiene ausgebildet und in Anlage an die jeweilige Backenschiene bewegbar ist.

Beim Befahren einer Weiche wirken hohe Kräfte auf die Schienen und insbesondere hohe Querkkräfte, welche insbesondere vom Krümmungsradius und dem Ablenkwinkel der Weiche, von der Geschwindigkeit, mit welcher die Weiche befahren wird, und von der Achslast abhängen. Diese Querkkräfte müssen größtenteils von der Zungenschiene aufgenommen werden, wobei insbesondere bei Innenbogenweichen, bei welchen das Zweiggleis ausgehend von einem gekrümmten Stammgleis zur Kurveninnenseite hin abzweigt, aufgrund der hohen Trägheits- bzw. Zentrifugalkräfte besonders hohe Belastungen zu beobachten sind. Dies führt zu einem erhöhten Verschleiß, wodurch die Lebensdauer stark herabgesetzt wird. Darüber hinaus müssen moderne Weichen mit sehr hohen Geschwindigkeiten befahren werden können, was zwangsläufig zu Zungenschienen mit langen dünnen Spitzen und, damit verbunden, erhöhter Verschleißanfälligkeit führt. Es wurde daher bereits mehrfach vorgeschlagen Zungenschienen aus besonderen, verschleißfesten Materialien herzustellen oder durch nachträgliche Behandlung zu härten. Damit verbunden sind jedoch eine Reihe von Nachteilen, wobei beispielsweise kopfgehärtete Zungenschienen aus Sicherheitsgründen im Allgemeinen deshalb nicht eingesetzt werden, weil etwaige Verschleißerscheinungen an der Zungenschiene sichtbar sein sollten, sodass eine Bruchgefahr vorzeitig erkannt werden kann. Bei kopfgehärteten Zungenschienen tritt ein Bruch, jedoch meistens als Spröbruch auf, sodass eine Früherkennung nicht möglich ist.

In der Vergangenheit wurden daher mehrfach Zungenschienen vorgeschlagen, welche in ihrer Dicke verstärkt ausgebildet sind, um Querkkräfte sicher aufnehmen zu können. So sind aus der DE-OS 2,046,391 Zungenschienen bekannt geworden, deren Zungenenden in Richtung zu den Backenschienen hin Verstärkungen aufweisen, denen Aussparungen an der Fahrkante der Backenschiene entsprechen. Die Zungenschiene greift im an

die Backenschiene anliegenden Zustand in die Aussparungen der Backenschiene ein, sodass sich eine durchgehende Fahrkante im Übergangsbereich von Backenschiene zu Zunge ergibt. Bei der Ausbildung gemäß der DE-OS 2,046,391 ergibt sich durch die in der Backenschiene ausgebildeten Aussparungen jedoch eine wesentliche Schwächung der Backenschiene und es müssen daher im abliegenden Zustand der Zunge die Aussparungen der Backenschienen mit Stellkeilen ausgefüllt werden. Aus der EP 040533 A2 ist weiters bekannt geworden in einem Bereich, in welchem die Zungenschiene an die Backenschiene anliegt, die Backschiene im Kopf- und im Fußbereich in ihrer Breite derart zu verringern, dass die Zunge in diesem Übergangsbereich dem Schienenkopfprofil entsprechend gestaltet werden kann. Auch bei dieser Lösung wird das Profil der Backenschiene jedoch stark geschwächt, sodass eine erhöhte Bruchgefahr besteht. Um den Querschnitt der Backenschiene nicht übermäßig verringern zu müssen und trotzdem eine adäquate Verstärkung der Zungenschiene zu erreichen, wird häufig das Schienenkopfprofil der Backenschiene im Zungenanlagenbereich schräg nach unten hin abgefräst, wie es beispielsweise aus der DE PS 487877 dargestellt ist.

Insgesamt sind jedoch die bekannt gewordenen Vorschläge zur Verstärkung des Querschnittes der Zungenschiene im Anlagenbereich nicht als vollständig zufriedenstellend zu bezeichnen, da eine wesentliche Verbesserung der Verschleißfestigkeit der Zungenschienen nicht zu beobachten ist und darüber hinaus durch die Materialabnahme an der Fahrkante der Backenschiene eine unerwünschte Veränderung des Fahrkantenverlaufes entsteht. Abweichungen vom geradlinigen Fahrkantenverlauf erzeugen bei hohen Geschwindigkeiten harte Stöße am Fahrzeug und müssen deswegen in jedem Fall vermieden werden. Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung liegt daher darin, eine Zungenschiene mit erhöhter Verschleißfestigkeit und längerer Liegedauer durch Verstärkung der Zunge im vorderen Bereich derart zu schaffen, dass die Sicherheit durch Verminderung der Bruchgefahr erhöht wird, wobei gleichzeitig der ursprüngliche

Fahrkantenverlauf möglichst wenig beeinflusst werden soll, um den Komfort beim Befahren der Weiche zu erhöhen.

Zur Lösung dieser Aufgabe besteht die Erfindung im wesentlichen darin, dass wenigstens eine Backenschiene im Bereich ihrer Anlage an die Zungenschiene mit einer im Vergleich zum außerhalb der Anlage liegenden Bereich verringerten Breite des Schienenkopfes ausgebildet ist, wobei die Breite des Schienenkopfes ausgehend von der Zungenspitze bis zu einem Punkt, an welchem das Laufrad seitlich mit der Zungenschiene in Berührung kommt, abnimmt und im daran anschließenden Bereich zunimmt und dass die Zungenschiene zur Backenschiene hin entsprechend der Verringerung der Breite des Backenschienenkopfes im Querschnitt verstärkt ausgebildet ist. Dadurch, dass nun im Bereich der Anlage der Zungenschiene an die Backenschiene die Verringerung der Breite des Backenschienenquerschnittes bzw. die Verstärkung der Zungenschiene nicht gleichmäßig stark erfolgt, sondern in einem ersten Bereich zunehmend und in einem zweiten, daran anschließenden Bereich abnehmend ausgeführt ist, wird die Möglichkeit geschaffen, den Grad der Verstärkung der Zungenschiene dem Querkraftverlauf anzupassen.

Beim Befahren einer Weiche ergeben sich besonders hohe Krafteinwirkungen auf die Zungenschiene in dem Bereich, in dem das Laufrad seitlich mit der Zungenschiene in Berührung kommt und es ist daher erfindungsgemäß die Breite des Schienenkopfes ausgehend von der Zungenspitze bis zu einem Punkt, an welchem das Laufrad seitlich mit der Zungenschiene in Berührung kommt abnehmend und im daran anschließenden Bereich bis zum Ende der Anlage der Zungenschiene an die Backenschiene zunehmend ausgebildet, wobei naturgemäß die Zungenschiene entsprechend diesem Verlauf verstärkt ausgebildet ist. Die größte Verstärkung der Zungenschiene erfolgt somit im sensiblen Übergangsbereich der Last von der Backenschiene auf die Zungenschiene und es wird dadurch eine Querschnittserhöhung und damit eine Erhöhung des Trägheitsmomentes der Zungenschiene erreicht, sodass die Zungenschiene den erhöhten Querkraften besser standhalten kann. Gleichzeitig wird der

Fahrkantenverlauf der Backenschiene nur unwesentlich verändert, sodass bei abliegender Zunge keine Beeinträchtigungen im Fahrverhalten zu beobachten sind. Durch die vorzugsweise stetige Querschnittsveränderung wird eine ruckartige Spurveränderung vermieden, sodass der Fahrkomfort nicht negativ beeinflusst und eine Stossbelastung der Schienen vermieden wird.

Die Fahrkante der Schiene ergibt sich am Schienenkopf an der breitesten Stelle, welche in einem vordefinierten oder durch Norm festgelegten Vertikalabstand von der Fahroberkante gemessen ist. Mit Vorzug ist hierbei die Breite des Backenschienenkopfes, welche erfindungsgemäß im Bereich der Anlage der Zungenschiene zunächst abnehmend und dann anschließend zunehmend ausgebildet ist, in einem Vertikalabstand von 10 bis 20 mm, insbesondere 14 mm von der Fahroberkante, gemessen. Um den Querschnitt der Backenschiene möglichst wenig zu schwächen und dennoch eine ausreichende Verstärkung der Zungenschiene zu erreichen ist mit Vorteil die Ausbildung derart weitergebildet, dass die Backenschiene im Bereich der Anlage an die Zungenschiene angefast ausgebildet ist, wobei die Anfasung von der Fahrkante ausgehend Richtung Schienensteg geneigt verläuft. Durch eine derartige Anfasung, welche an der Fahrkante der Backenschiene ansetzt, ergibt sie darüber hinaus die Möglichkeit die Zunge verstärkt auszubilden, ohne dabei den Verlauf der Fahrkante übermäßig zu beeinflussen.

Im abgerundet ausgebildeten Bereich am Übergang zwischen der Fahroberkante und der Fahrkante ergibt sich naturgemäß aus der Verschneidung der Anfasung mit dem Backenschienenkopfprofil eine Kante, mit welcher der Spurkranz des Laufrades in Berührung kommt. Gemäß einer bevorzugten Ausbildung der erfindungsgemäßen Weiche ist diese sich aus der Verschneidung der Ausfasung mit dem Backenschienenkopfprofil ergebende Kante abgerundet ausgebildet, wobei weiters mit Vorteil die Abrundung derart ausgebildet ist, dass das Backenschienenkopfprofil am Übergang der Fahroberkante zur Anfasung mit einer Krümmung ausgebildet ist, deren Radius kleiner ist als

der des entsprechenden gekrümmten Bereiches eines Regelschienenprofils. Dadurch entsteht in diesem Bereich ein Überhang, sodass sich trotz Verringerung der Breite des Backenschienenkopfes eine sehr geringe Spurveränderung ergibt. Darüber hinaus wird durch eine derartige Ausbildung die Berührgeometrie zwischen dem Laufradspurkranz im Bereich des Überganges des Laufrades von der Backenschiene auf die Zungenschiene optimiert, sodass ein besonders ruckfreier Übergang in diesem Bereich erreicht wird.

Eine besonders belastbare und verschleißfeste Weiche ergibt sich dann, wenn die größte Verstärkung der Zungenschiene wie bereits erwähnt in jenem Bereich ausgebildet ist, in welchem das Laufrad seitlich mit der Zungenschiene in Berührung kommt und es ist daher die erfindungsgemäße Weiche gemäß einer bevorzugten Ausbildung derart weitergebildet, dass der Punkt mit der größten Verstärkung der Zungenschiene bzw. mit der geringsten Breite des Backenschienenkopfes in einem Abstand von $1/5$ bis $1/3$, vorzugsweise $1/4$, der Länge der Anlage der Zungenschienen an die Backenschiene von der Zungenspitze liegt. An diesem Punkt ist naturgemäß die größte Abweichung des Fahrkantenverlaufes von dem Normverlauf zu beobachten und es ist daher das Ausmaß der Verstärkung der Zungenschiene bzw. der Verringerung der Breite der Backenschiene derart zu wählen dass sich eine erhöhte Verschleißfestigkeit bei gleichzeitig möglichst geringer Veränderung der Fahrkante ergibt. Eine besonders vorteilhafte Ausbildung ergibt sich hierbei, wenn die maximale Breitenverringerung der Backenschiene bzw. die maximale Verstärkung der Zungenschiene 2 bis 5 mm, vorzugsweise 3 mm beträgt.

Wie bereits erwähnt ist ein besonders ruckfreier Übergang des Laufrades von der Backenschiene auf die Zungenschiene erwünscht und es ist in diesem Zusammenhang die erfindungsgemäße Weiche mit Vorteil derart weitergebildet, dass die vertikale Höhe der Zungenschiene im Bereich der Anlage an die Backenschiene ausgehend von der Zungenspitze in Richtung zum Ende der Anlage zunimmt. Dadurch erfolgt ein kontinuierlicher Übergang der rollenden Last von der Backenschiene auf die

Zungenschiene, wobei die Berührgeometrie in diesem Bereich weiter verbessert werden kann, wenn, wie es einer bevorzugten Ausbildung entspricht, die innere Flanke des Laufradspurkanzes, welche mit der Laufradachse vorzugsweise einen Winkel von 50° bis 70° , insbesondere 60° einschließt, wenigstens im Bereich der größten Verstärkung der Zungenschiene parallel zur einer an die Zungenschiene und die Backenschiene gelegten Tangente verläuft oder die Schienen entlang dieser Tangente berührt. Dadurch wird gewährleistet, dass insbesondere im Bereich des Auflaufens des Laufrades auf die Zungenschiene trotz der Verstärkung des Zungenquerschnittes das Laufrad sowohl die Zungenschiene als auch die Backenschiene berührt, wobei ein Aufsteigen des Laufrades verhindert wird.

Wie bereits erwähnt, ist die erfindungsgemäße Verstärkung des Zungenschienenquerschnittes und die damit verbundene Erhöhung der Verschleißfestigkeit insbesondere bei Weichengeometrien von Vorteil, bei welchen hohe Querkräfte auftreten. Mit Vorteil ist die erfindungsgemäße Weiche daher eine Innenbogenweiche, wobei die kurvenäußere Zungenschiene im Querschnitt verstärkt ausgebildet ist. Dadurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass auf die kurvenäußere Zungenschiene bei Innenbogenweichen aufgrund des geringeren Krümmungsradius und des vergrößerten Ablenk winkels besonders hohe Querkräfte wirken.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines in der Zeichnung schematisch dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. In dieser zeigen

- Fig.1 eine Draufsicht auf den Weichenbereich, in welchem die Zungenschiene in Anlage an die Backenschiene gelangt,
- Fig.2 einen Schnitt nach der Linie 2-2 der Fig.1,
- Fig.3 einen Schnitt nach der Linie 3-3 der Fig.1,
- Fig.4 einen Schnitt nach der Linie 4-4 der Fig.1,
- Fig.5 eine vergrößerte Darstellung des Backenschienenkopfes gemäß Fig.3 und
- Fig.6 eine vergrößerte Darstellung des Backenschienenkopfes mit der anliegenden Zungenschiene im Schnitt gemäß Fig.3.

In Fig.1 ist die Backschiene des Stammgleises mit 1 und die Zungenschiene des Zweiggleises mit 2 bezeichnet, wobei lediglich derjenige Bereich dargestellt ist, in welchem die Zungenschiene 2 an die Backenschiene 1 anliegt. An der jeweils breitesten Stelle der Backenschiene 1 wird die Fahrkante ausgebildet, wobei in Fig. 1 ersichtlich ist, dass die Fahrkante nicht geradlinig verläuft, sondern dass die Breite der Backenschiene 1 ausgehend vom Bereich der Zungenspitze 3 der Zungenschiene 2 bis zu dem Bereich 4 abnehmend ausgebildet und im daran anschließenden Bereich wiederum zunehmend ausgebildet ist, sodass sich ein geknickter Verlauf der Fahrkante 5 ergibt. Die Zungenschiene 2 ist entsprechend der Verringerung der Breite der Backenschiene 1 in Richtung zur Backenschiene 1 hin verstärkt ausgebildet, wobei im Bereich 4, in welchem das Laufrad seitlich mit der Zungenschiene in Berührung kommt, die größte Verstärkung vorgesehen ist. In den Schnittansichten gemäß den Figuren 2, 3 und 4 ist nur ersichtlich, dass die Verringerung der Breite des Backenschienenkopfes durch eine Anfasung bzw. einen Unterschnitt am Schienenkopf erreicht wird. Das Ausmaß des Unterschnittes ist im Bereich 4, welchem die Schnittansicht gemäß Fig.3 entspricht, am größten und somit die Zungenschiene 2 am stärksten verbreitert, da in diesem Bereich der Verschleiß durch die ruckartige Einleitung von Querkraften am größten ist. In den Schnittansichten gemäß den Fig.2, 3 und 4 ist weiters ersichtlich, dass die vertikale Höhe der Zungenschiene 2 ausgehend von der Zungenspitze 3 bis zu einem Bereich nahe dem Ende der Anlage der Zungenschiene 2 an die Backenschiene 1 zunehmend ausgebildet ist. Dies ermöglicht eine ruckfreie und kontinuierliche Übernahme der rollenden Last durch die Zungenschiene 2.

In Fig.5 ist nun der Querschnitt des Backschienenkopfes an der Stelle 4, an welcher die Breite der Backenschiene 1 am stärksten verringert ist, dargestellt. Mit der strichlierten Linie 6 ist das Normprofil der Backenschiene 1 angedeutet, so wie es außerhalb des Bereiches der Anlage der Zungenschiene 2 geformt ist. Die Fahrkante des mit der strichlierten Linie 6

angedeuteten Normprofils verläuft hierbei an der mit 7 gekennzeichneten Stelle, wobei mit 8 eine Anfasung bzw. ein Unterschnitt angedeutet ist, wie er gemäß den bekannten Ausbildungen oder gemäß dem Stand der Technik, ausgehend von der Fahrkante 7 schräg nach unter verlaufend, ausgebildet ist, um die Anlage der Zungenschiene 2 zu erleichtern. Gemäß der Erfindung ist nun aber ausgehend vom Bereich der Zungenspitze 3 der Unterschnitt bis zur Stelle 4 zunehmend ausgebildet, sodass sich an der Stelle 4, das in Fig.5 mit voller Linie dargestellte Backenschienenkopfprofil ergibt. Die Breite der Backenschiene 1 wurde hierbei um den Abstand a verringert, wobei naturgemäß die Zungenschiene 2 um das gleiche Ausmaß verstärkt wird. Der am Übergangsbereich von der Anfasung zum Normprofil liegende gekrümmte Bereich kann dabei mit einem Radius r_1 ausgebildet sein, welcher kleiner ist als der Radius r_2 , welcher der Krümmung des Normprofils entspricht. Dadurch ergibt sich eine Verschiebung der Fahrkante um einen Abstand von lediglich b , welcher Abstand kleiner ist als der Abstand a , um welchen die Breite der Backenschiene verringert ist.

In Fig.6 ist nun zusätzlich zur Backenschiene 1 die anliegende Zunge 2 dargestellt, wobei mit strichlierten Linien das Laufrad 9 mit dem Spurkranz 10 ersichtlich ist. Die Geometrie ist hierbei derart optimiert, dass die Innenflanke 11 des Spurkranzes 10 eine gemeinsame Tangente an die Backenschiene 1 und an die Zungenschiene 2 bildet.

Insgesamt wird mit der Erfindung eine verschleißfestere Weiche mit erhöhter Liegedauer geschaffen, womit eine Erhöhung der Sicherheit durch Verminderung der Bruchgefahr erzielt wird. Die Berührgeometrie ist derart optimiert, dass der Verlauf der Fahrkante möglichst wenig beeinflusst wird.

Patentansprüche

1. Weiche mit einem Stammgleis und einem Zweiggleis, wobei jeweils eine Schiene eines jeden Gleises als Zungenschiene ausgebildet und in Anlage an die jeweilige Backenschiene bewegbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens eine Backenschiene im Bereich ihrer Anlage an die Zungenschiene mit einer im Vergleich zum außerhalb der Anlage liegenden Bereich verringerten Breite des Schienenkopfes ausgebildet ist, wobei die Breite des Schienenkopfes ausgehend von der Zungenspitze bis zu einem Punkt, an welchem das Laufrad seitlich mit der Zungenschiene in Berührung kommt, abnimmt und im daran anschließenden Bereich zunimmt und dass die Zungenschiene zur Backenschiene hin entsprechend der Verringerung der Breite des Backenschienenkopfes im Querschnitt verstärkt ausgebildet ist.
2. Weiche nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Breite des Backenschienenkopfes in einem Vertikalabstand von 10 bis 20 mm, insbesondere 14 mm, von der Fahroberkante gemessen ist.
3. Weiche nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Backenschiene im Bereich der Anlage an die Zungenschiene angefast ausgebildet ist, wobei die Anfasung von der Fahrkante ausgehend Richtung Schienensteg geneigt verläuft.
4. Weiche nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die sich aus der Verschneidung der Anfasung mit dem Backenschienenkopfprofil ergebende Kante abgerundet ausgebildet ist.
5. Weiche nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Backenschienenkopfprofil am Übergang der Fahroberkante zur Anfasung mit einem gekrümmten Bereich ausgebildet ist, dessen Radius kleiner ist als der des entsprechenden gekrümmten Bereichs eines Regelschienenprofils.
6. Weiche nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Punkt mit der größten Verstärkung der Zungenschiene bzw. mit der geringsten Breite des Backenschienenkopfes in einem Abstand von $1/5$ bis $1/3$,

vorzugsweise $1/4$, der Länge der Anlage der Zungenschienen an die Backenschiene von der Zungenspitze liegt.

7. Weiche nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die maximale Breitenverringering der Backenschiene bzw. die maximale Verstärkung der Zungenschiene 2 bis 5 mm, vorzugsweise 3 mm beträgt.

8. Weiche nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die vertikale Höhe der Zungenschiene im Bereich der Anlage an die Backenschiene ausgehend von der Zungenspitze in Richtung zum Ende der Anlage zunimmt.

9. Weiche nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass die innere Flanke des Laufradspurkranzes, welche mit der Laufradachse vorzugsweise einen Winkel von 50° bis 70° , insbesondere 60° einschließt, wenigstens im Bereich der größten Verstärkung der Zungenschiene parallel zur einer an die Zungenschiene und die Backenschiene gelegten Tangente verläuft oder die Schienen entlang dieser Tangente berührt.

10. Weiche nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Weiche eine Innenbogenweiche ist und dass die kurvenäußere Zungenschiene im Querschnitt verstärkt ausgebildet ist.

Wien, am 27. Juni 2002

VAE Eisenbahnsysteme GmbH
durch

Patentanwalt
Dr. Thomas M. Haffner

Zusammenfassung:

Bei einer Weiche mit einem Stammgleis und einem Zweiggleis, wobei jeweils eine Schiene eines jeden Gleises als Zungenschiene ausgebildet und in Anlage an die jeweilige Backenschiene bewegbar ist, ist wenigstens eine Backenschiene im Bereich ihrer Anlage an die Zungenschiene mit einer im Vergleich zum außerhalb der Anlage liegenden Bereich verringerten Breite des Schienenkopfes ausgebildet, wobei die Breite des Schienenkopfes ausgehend von der Zungenspitze bis zu einem Punkt, an welchem das Laufrad seitlich mit der Zungenschiene in Berührung kommt, abnimmt und im daran anschließenden Bereich zunimmt und die Zungenschiene zur Backenschiene hin entsprechend der Verringerung der Breite des Backenschienenkopfes im Querschnitt verstärkt ausgebildet ist. (Fig.1)

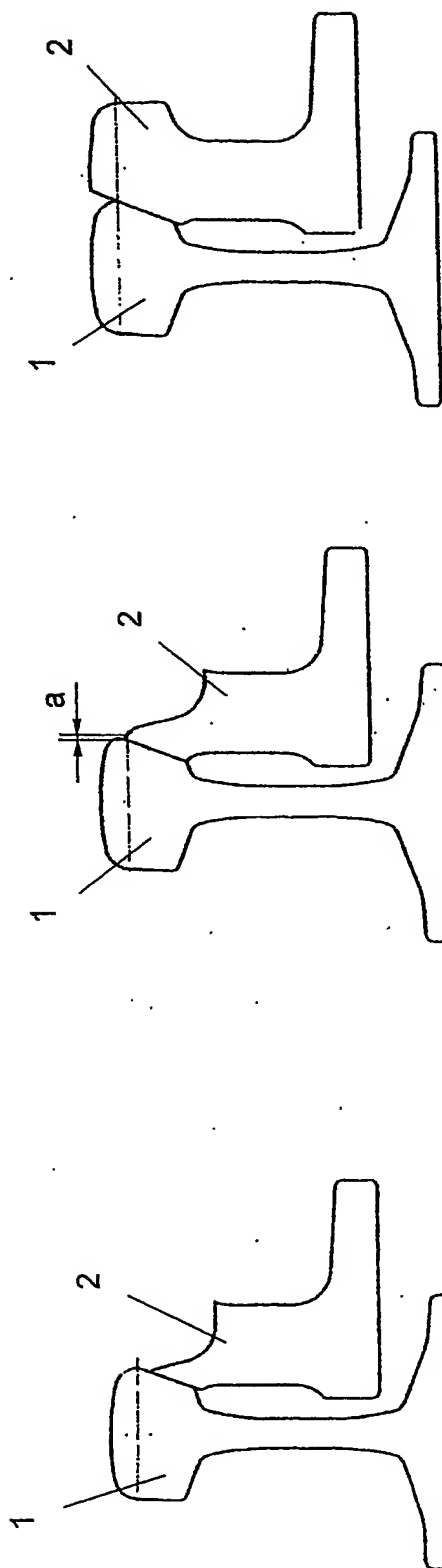
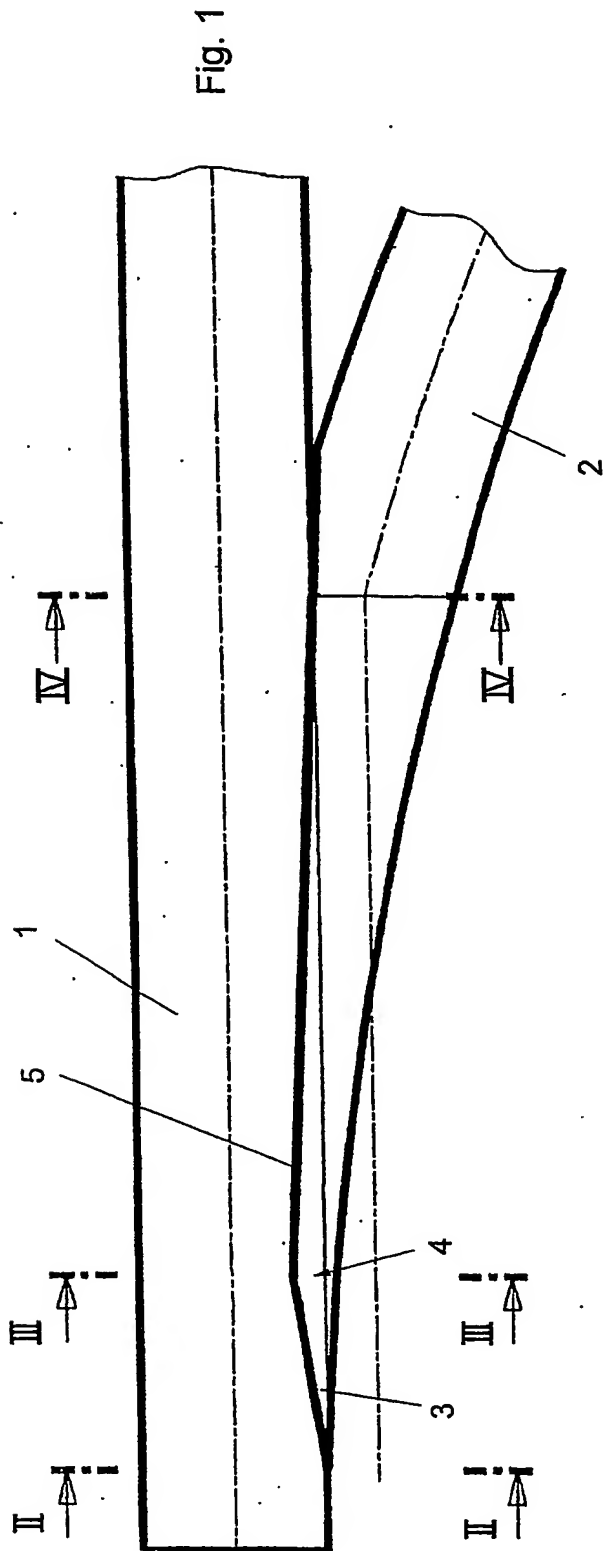


Fig. 4

Fig. 3

Fig. 2

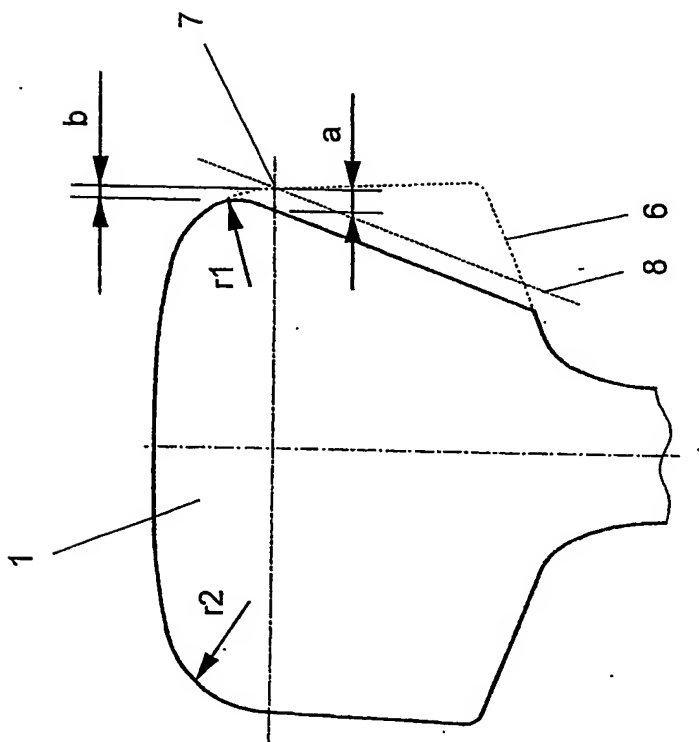


Fig. 5

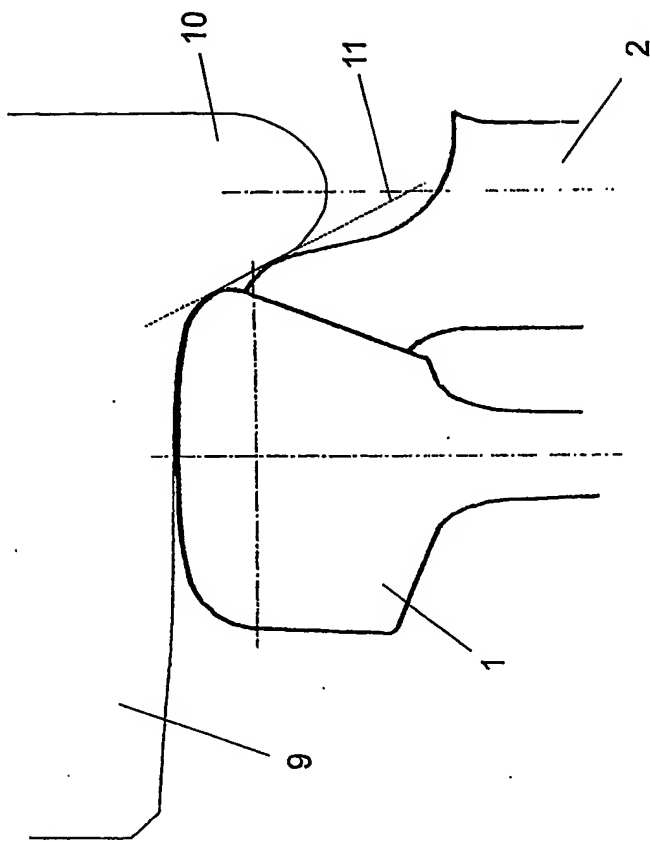


Fig. 6